

РУКОВОДИТЕЛИ одного из цехов заводского производства «Коммунар» долго не могли понять: почему рабочие неважно относятся к агрегату? Те, которых ставили к агрегату, уже через неделю-вторую просились на другое место.

Разгадка оказалась довольно простой: агрегат был рассчитан на взрослого мужчину, и потребовалось изменить наклонный рычаг. Когда это сделали, проблема сразу же отпала.

Этот эпизод, о котором рассказывала украинская республиканская «Рабочая газета», лишь на первый взгляд кажется незначительным. На деле же за ним таится большая проблема, ставшая в наши дни чрезвычайно актуальной. Технический прогресс требует: при проектировании, конструировании и эксплуатации машин необходимо восторженно учитывать данные инженерной психологии — важнейшей составной части эргономики, науки о взаимоотношениях человека с окружающей средой. Эта наука отращивает знания, возникающие на стыке технических наук, физиологии, психологии и гигиены труда, все активнее заявляет о себе.

«Эргономика: человек и машина» — под таким заголовком «Рабочая газета» опубликовала в начале нынешнего года свою первую статью на эту тему, еще недостаточно разработанную даже в специальной литературе. Редакция решила вывести вопрос из широкого обсуждения, привлечь к нему внимание ученых, инженеров, рабочих.

Самая жизнь подсказала, что, с начала пятидесятки предприятия Украины освоили массовый выпуск новых машин, установок, агрегатов, приборов, средств автоматизации 2.254 наименований. Как правило, это надежная, высокопроизводительная техника. Но все ли на машинах упорядочено и легко? Приведенные в статье факты свидетельствуют,

ПСИХОЛОГИЧЕСКИЙ ПАСПОРТ МАШИНЫ

ОБЗОР ПЕЧАТИ

что создатели новых машин часто допускают серьезные просчеты, которые приходится устранять уже на заводах и шахтах. А это связано с неизбежными материальными и моральными издержками, порой полкают в производственных недосидежках к новой технике.

Проблемы эргономики... Не слишком ли они сложны для широкого читателя? У редакция были подобные опасения, но они не подтвердились. Читатели — рабочие, особенно станочники, а также конструкторы, технологи, партийные работники с интересом отнеслись к вышедшим газете и высказали пожелание, чтобы тема разрабатывалась дальше.

Следующая статья — «Диалог с оператором», написанная заводским конструктором в соавторстве с журналистом, ознакомила читателей с мнениями рабочих Киевского завода имени Горького. Давая в общем-то хорошую оценку станкам, которыми оснащены заводы, они в то же время указывали на досадные конструктивные упущения, мешающие работе. И не только с точки зрения защиты от стружки, бабки станка приходится переделывать гасящим ключом... Отвечая на вопросы, довелось и о своем станке, шлифовальщик И. И. Ткаченко сказал:

— Я два десятка лет работаю. Но за это время ни один конструктор, проектирующий для меня станки, не подошел вот так и не спросил: устраивает ли тебя, Ткаченко, наша продукция?

Не случайно газета подчеркивает слова рабочего «просе-

тирующий для меня». В них глубокий социальный смысл. Ведь социальное общество не может существовать без техники, в технике — для человека, и конструкторов нельзя не учитывать, удобен ли механизм в эксплуатации.

К сожалению, и многие командиры производства еще не оценили значения молодой науки — эргономики. Вот что заявил автор статьи главный механик одного из заводов:

— Пока не до этого. Еще не пришла пора думать о таких тонкостях...

Что ж, подобные факты лишь один раз свидетельствуют о том, что новое не всегда входит в жизнь легко и просто. Нередко оно нуждается в активной поддержке, в частности требует помощи нашей печати.

В редакции «Рабочей газеты» родилась идея собрать вместе ученых и производственников. Ее поддержал Жовтневый райком партии Киева. В конференции, прошедшей на заводе станков-автоматов имени А. М. Горького, приняли участие ученые Института психологии УССР, Киевского филиала Всесоюзного научно-исследовательского института технической эстетики, Института экономики Госплана УССР, Университета имени Т. Г. Шевченко, ведущие специалисты и рабочие — новаторы двадцати предприятий столицы Украины. Участники обсуждения привели немало примеров, которые подтвердили, поделясь интересными соображениями.

«Самая жизнь поставила вопрос о том, чтобы каждое изделие наряду с техническим паспортом имело паспорт психологический», — сказал, например, доктор психологических наук К. А. Мельничук. Себе при конструировании машин главным является человек, его возможности, а в каких условиях будет человек работать, насколько труд его будет творческим, удовлетворит ли он рабочего, будет ли помогать развитию его способностей — это происходит как бы вторым планом. А ведь нередко это решает успех дела.

Газета подробно рассказала о конференции, посвятив ей почти пол столбца «Инженерная психология и технический прогресс». Материалы страницы воспринимаются как своеобразный диалог науки и практики. Красной нитью проходит через весь текст о том, что хозяйственная реформа создала благоприятные условия для ускорения технического прогресса и роста производительности труда. Но если на первых порах предприятия добились улучшения экономических показателей за счет резервов, которые, как говорится, лежат на поверхности, то теперь требуется более широкое использование достижений не только экономической, но и других наук, в том числе эргономики, инженерной психологии.

Выступления «Рабочей газеты» нашли отклик не только в республике, но и за ее пределами. Критика, высказанная в адрес ряда предприятий, Министерства станкостроительной и инструментальной

промышленности СССР и других организаций, была признана ими правильной. Жовтневый райком партии одобрил рекомендации конференции и предложил организовать опытные лаборатории инженерной психологии из двух киевских предприятий.

А вскоре материалы конференции опубликованные в печати, обсудили конструкторы, инженеры, технологи киевского завода «Коммунар». Здесь тоже решили создать эргономическую лабораторию. О киевской конференции газета подробно рассказала в отчете, озаглавленном «Итоги и перспективы развития психологии».

Редакция внимательно ко всему новому в развитии инженерной психологии. На большинство крупных машиностроительных заводов республики она распространила специальные агиты, и это помогло ей глубже изучить проблему. Подробно ознакомившись с материалами конференции, редакция решила опубликовать в следующем номере статью о состоянии эргономики в промышленности. В ней будут рассмотрены вопросы, которые, как говорится, лежат на поверхности, но теперь требуется более широкое использование достижений не только экономической, но и других наук, в том числе эргономики, инженерной психологии.

Выступления «Рабочей газеты» нашли отклик не только в республике, но и за ее пределами. Критика, высказанная в адрес ряда предприятий, Министерства станкостроительной и инструментальной

промышленности СССР и других организаций, была признана ими правильной. Жовтневый райком партии одобрил рекомендации конференции и предложил организовать опытные лаборатории инженерной психологии из двух киевских предприятий.

А вскоре материалы конференции опубликованные в печати, обсудили конструкторы, инженеры, технологи киевского завода «Коммунар». Здесь тоже решили создать эргономическую лабораторию. О киевской конференции газета подробно рассказала в отчете, озаглавленном «Итоги и перспективы развития психологии».

Редакция внимательно ко всему новому в развитии инженерной психологии. На большинство крупных машиностроительных заводов республики она распространила специальные агиты, и это помогло ей глубже изучить проблему. Подробно ознакомившись с материалами конференции, редакция решила опубликовать в следующем номере статью о состоянии эргономики в промышленности. В ней будут рассмотрены вопросы, которые, как говорится, лежат на поверхности, но теперь требуется более широкое использование достижений не только экономической, но и других наук, в том числе эргономики, инженерной психологии.

Выступления «Рабочей газеты» нашли отклик не только в республике, но и за ее пределами. Критика, высказанная в адрес ряда предприятий, Министерства станкостроительной и инструментальной

промышленности СССР и других организаций, была признана ими правильной. Жовтневый райком партии одобрил рекомендации конференции и предложил организовать опытные лаборатории инженерной психологии из двух киевских предприятий.

ДЛЯ НАШЕЙ ДЕТЕВОРЫ

Свыше 1.300 детско-юношеских спортивных школ, в которых занимается около 350 тысяч юных любителей спорта, созданы в нашей стране профессиональными организациями. При многих домоуправлениях и ЖЭК образованы спортивные площадки, работают детские спортивные секции, среди ребят популярны соревнования на призы «Кожаный мяч», «Золотая шайба», «Звездочка».

И вместе с тем некоторые спортивные клубы, спортивные общества, коллективы физической культуры предприятий, колхозов, совхозов, хуторские не используют в полной мере имеющиеся возможности для расширения физкультурно-массовой и спортивной работы среди детей и подростков, не уделяют должного внимания развитию юношеского спорта. Учитывая это, президиум ЦК КПС принял постановление «О мерах по дальнейшему улучшению физкультурно-массовой работы среди детей и подростков и развитию юношеского спорта в ЦК профсоюз».

Президиум ВЦСПС объял советы добровольных спортивных обществ, республиканские, краевые, областные комитеты профсоюзов и двухмесячный срок разработки мер, дающих возможность улучшить физкультурно-массовую работу среди детей и подростков и развитию юношеского спорта в ЦК профсоюз».

Президиум ВЦСПС объял советы добровольных спортивных обществ, республиканские, краевые, областные комитеты профсоюзов и двухмесячный срок разработки мер, дающих возможность улучшить физкультурно-массовую работу среди детей и подростков и развитию юношеского спорта в ЦК профсоюз».

Президиум ВЦСПС объял советы добровольных спортивных обществ, республиканские, краевые, областные комитеты профсоюзов и двухмесячный срок разработки мер, дающих возможность улучшить физкультурно-массовую работу среди детей и подростков и развитию юношеского спорта в ЦК профсоюз».

Президиум ВЦСПС объял советы добровольных спортивных обществ, республиканские, краевые, областные комитеты профсоюзов и двухмесячный срок разработки мер, дающих возможность улучшить физкультурно-массовую работу среди детей и подростков и развитию юношеского спорта в ЦК профсоюз».

должно закреплять коллективы физической культуры и спортивные клубы, предприятия, учреждения и институты учебных заведений за общеразвивательными школами и оказывать помощь в организации внеклассной физкультурно-спортивной работы, в проведении массовых соревнований и туристских походов.

Постановление обязывает также Всесоюзный центральный совет ДЮСР, советы и комитеты профсоюзов и централизованные спортивные школы, а также «создать в 1970 году еще сто новых специализированных ДЮСР по легкой атлетике, в плавании, гимнастике, лыжному, конькобежному и другим видам спорта».

Советам и комитетам профсоюзов и советам ДЮСР предлагается принять меры по укреплению материальной базы спортивных школ, а также «создать в 1970 году еще сто новых специализированных ДЮСР по легкой атлетике, в плавании, гимнастике, лыжному, конькобежному и другим видам спорта».

Советам и комитетам профсоюзов и советам ДЮСР предлагается принять меры по укреплению материальной базы спортивных школ, а также «создать в 1970 году еще сто новых специализированных ДЮСР по легкой атлетике, в плавании, гимнастике, лыжному, конькобежному и другим видам спорта».

Советам и комитетам профсоюзов и советам ДЮСР предлагается принять меры по укреплению материальной базы спортивных школ, а также «создать в 1970 году еще сто новых специализированных ДЮСР по легкой атлетике, в плавании, гимнастике, лыжному, конькобежному и другим видам спорта».

Советам и комитетам профсоюзов и советам ДЮСР предлагается принять меры по укреплению материальной базы спортивных школ, а также «создать в 1970 году еще сто новых специализированных ДЮСР по легкой атлетике, в плавании, гимнастике, лыжному, конькобежному и другим видам спорта».

Пришел пакет с Памира

ДУШАНБЕ. 2 (Корр. «Правды» Г. Каландаров). Сегодня из Муграба в Таджикискую столицу самолетом доставлен в адрес Академии наук Таджикистана научный отчет памирских ученых, находящихся сейчас в долине Ак-Байтал у так называемой верхней биологической границы жизни.

Урочище Чечекты, что на Восточном Памире, расположено на высоте четырех тысяч метров над уровнем моря. Здесь сейчас свирепствует полноводный колючий туман. А в лабораториях Чечектыской биологической станции идет обычная работа. Подвигаются итоги научных экспериментов, проверяются расчеты, подготавливаются практические рекомендации по освоению заоблачных плато, определяются крупные земельные массивы, которые можно будет оросить уже в ближайшие годы.

Совсем недавно из Душанбе сюда прибыла солидная помощь — первая комплексная почвенно-геологическая экспедиция Академии наук республики. Памирские ученые совместно со своими душанбинскими коллегами по заданию правительства изучают богатства горного края на всех широтах. Исследователи предлагают с помощью орошения создать сочные луга и пастбища на Восточном Памире.

В частности, подобрать культуры, способные давать хорошие урожаи в условиях высокой солнечной радиации, короткого лета и длинной суровой зимы. Это будет достойным завершением целого ряда многолетних исследований, которые вел и ведет сейчас на Памире большая армия ученых — ботаники, биологи, гидрологи, почвоведы, геологи и другие специалисты.

Вчера перед москвичами и гостями столицы вновь открылись двери Центрального музея В. И. Ленина после реконструкции и обновления его основной экспозиции, посвященной жизни и деятельности великого вождя трудящихся.

На сцене как и в Ленинской галерее, член КПСС с 1904 года Л. А. Фотиева беседует с молодежью в одном из залов музея.

Фото В. Крутикова.

ВОЗВРАЩАЯСЬ К НАПЕЧАТАННОМУ

КОГДА ПАССАЖИР НЕДОВОЛЕН

Время от времени каждый из нас становится пассажиром, соприкасается со всеми гранями железнодорожного сервиса.

Об одной из этих граней рассказывалось в письме читателя «Правды» под заголовком «Как я ехал без билета», опубликованном 15 апреля. В вокзальных кассах Киева в один из дней билета на проездной поезд № 81 Рига — Симферополь не продавались якобы из-за отсутствия мест.

В то же время некоторые проводники этого поезда за наличный расчет охотно сажали пассажиров и предоставляли им те самые места, которые официально считались занятыми. Надо признать, Министерство путей сообщения оперативно откликнулось на выступление газеты. В редакцию пришел ответ за подписью начальника управления вагонного хозяйства Л. Шовского. Факты подтвердились, за скрытые места и проезд безбилетных пассажиров виновные уволены, материал на них был передан следственным органам. Накануне также механик-бригадир поезда, контролер-ревизоры на этой линии, «Принят ряд мер по улучшению работы билетных касс станций Киев и усилен контроль за работой проводников в пути следования», — сообщили из министерства.

Но списывать это письмо в архив, как оказалось, еще рано. В редакцию стали приходить письма-отклики со всех дорог страны. В них содержались все те же упреки железнодорожникам: в кассе билета не продают, в проводниках частым порядком возят пассажиров на любые расстояния. Грубость, плохое обслуживание, грязь в вагонах — вот с чем нередко сталкиваются люди уже в пути.

«...Нельзя ли организовать тщательный контроль пассажирских перевозок?» — обращается в редакцию С. Колосов из Московской области. Можно сразу же ответить автору письма: проверки проводятся. Не далее как нынешним летом четыре бригады работников Министерства путей сообщения выезжали с наездами проверки Северо-Кавказской, Азербайджанской, Юго-Западной и Приднепровской дорог.

Они выявили недостатки. Провели специальные совещания с персоналом у руководителей дорог. Обсуждали эти вопросы на коллегии министерства. А жалобы продолжают поступать, в том числе и отсюда, где проводилась ревизия. Ежегодно по жалобам принимается, обычно в месяцы «спящих» май — август, распоряжений и постановлений. Как в самом министерстве, так и в управленческих дорогах, а что касается Судя по редакционной почте, да и по тем же постановлениям, очень немногие. Нельзя сказать, что это не волнует транспортников. Приведем высказывания работников министерства.

В. Калашников, первый заместитель начальника управления вагонного хозяйства: «Проводников у нас не хватает, текучесть большая. Не до-

рожат они работой. Ревизоры нередко выступают с ними в судейку. И вообще разнородный у нас. Назначает поездка пассажирское управление, обслуживаем вагоны мы. Ревизоры в финансовом управлении. Надо все в одних руках сосредоточить».

Ю. Зеленский, первый заместитель начальника управления пассажирского хозяйства: «Да, безобразий много. Вот у меня целая папка жалоб. Правильно граждане жалуются, мало еще порядка. И дело вовсе не в том, у кого в ведении проводники. Нужны радикальные меры».

Вот такое совпадение желаний. Пассажиры тоже ведь требуют радикальных мер, им надо ехать в каком-либо вагоне безбилетников. И ни для кого не секрет, что они находят в более привилегированных условиях. Министерство располагает достаточными силами для проведения серьезного научного исследования всех спорных проблем. На деле же получается, что о бедах пассажиров здесь вспоминают, когда поток начинает поступать жалоб: в горячий период массовых перевозок. И к ним привыкают в министерстве, считают уже как на ветро неизбежное. И относятся соответственно.

Еще 23 сентября «Правда» направила на имя министра В. Бесседа обзор писем трудящихся о наиболее типичных недостатках в пассажирских перевозках. Министр наложил резолюцию: «Надо тщательно расследовать сигналы о недостатках в обслуживании пассажиров, навести порядок и дать ответ редакции». Сделать это предписывалось заместителю министра П. Лемешку и начальнику пассажирского управления В. Зайцеву. Бумага должна была быть с резолюцией заместителя министра: «Прошу расследовать каждый факт, принять меры и позитивно ответить в «Правду». Выполнил это распоряжение должен был В. Колосов, Л. Валудов, В. Мудраченко. В результате появилась еще одна резолюция: «Рассмотреть касавшиеся нас факты, подтолкнуть по ним указания дорогам в подготовке ответа редакции». Это — уже в отделе. И еще одна завершающая резолюция, опускающая официальную бумагу ступенью ниже: «К исполнению». Редакция пока не имеет ответа.

Что же касается указания дорогам, то они и так их получают в избытке. В качестве очередных кампаний по скоростному установлению недоплатки в обслуживании пассажиров это министерство 1 октября по специально утвержденному графику высылает поочередно руководителей работных всех дорожных станций. В который раз повторяются старые грехи, даются новые заветы «направить», «устраивать». Но явится ли это тем радикальным решением вопроса об улучшении обслуживания пассажира, чего ждут пассажиры от его самих работников министерства?

Многие специалисты высказываются за передачу резерва проводников в ведение пассажирского управления, объединив таким образом обслужи-

вание на вокзалах и в пути. Возможны и другие решения. Конечно, не будем гнуть спину, многие работники транспорта дорожат честию профессии, ревностно исполняют свои обязанности. Много добрых слов говорится о бригадах поездов «Россия», «Белоруссия», «Латвия», «Днепр». Автору этих строк пришлось недавно ехать в поезде «Донбасс», где образцово обслуживают пассажиров. И бригадир-механик А. Скавченко, как о самом собой разумеющимся, просто сказал:

— За те пять лет, что я здесь работаю, ни разу не пришлось составить акт ревизии о провозе в каком-либо вагоне безбилетников.

Однако в приведенном перечне фигурируют лишь так называемые фирменные поезда. И ни для кого не секрет, что они находят в более привилегированных условиях. Министерство располагает достаточными силами для проведения серьезного научного исследования всех спорных проблем. На деле же получается, что о бедах пассажиров здесь вспоминают, когда поток начинает поступать жалоб: в горячий период массовых перевозок. И к ним привыкают в министерстве, считают уже как на ветро неизбежное. И относятся соответственно.

Еще 23 сентября «Правда» направила на имя министра В. Бесседа обзор писем трудящихся о наиболее типичных недостатках в пассажирских перевозках. Министр наложил резолюцию: «Надо тщательно расследовать сигналы о недостатках в обслуживании пассажиров, навести порядок и дать ответ редакции». Сделать это предписывалось заместителю министра П. Лемешку и начальнику пассажирского управления В. Зайцеву. Бумага должна была быть с резолюцией заместителя министра: «Прошу расследовать каждый факт, принять меры и позитивно ответить в «Правду». Выполнил это распоряжение должен был В. Колосов, Л. Валудов, В. Мудраченко. В результате появилась еще одна резолюция: «Рассмотреть касавшиеся нас факты, подтолкнуть по ним указания дорогам в подготовке ответа редакции». Это — уже в отделе. И еще одна завершающая резолюция, опускающая официальную бумагу ступенью ниже: «К исполнению». Редакция пока не имеет ответа.

Что же касается указания дорогам, то они и так их получают в избытке. В качестве очередных кампаний по скоростному установлению недоплатки в обслуживании пассажиров это министерство 1 октября по специально утвержденному графику высылает поочередно руководителей работных всех дорожных станций. В который раз повторяются старые грехи, даются новые заветы «направить», «устраивать». Но явится ли это тем радикальным решением вопроса об улучшении обслуживания пассажира, чего ждут пассажиры от его самих работников министерства?

Многие специалисты высказываются за передачу резерва проводников в ведение пассажирского управления, объединив таким образом обслужи-

вание на вокзалах и в пути. Возможны и другие решения. Конечно, не будем гнуть спину, многие работники транспорта дорожат честию профессии, ревностно исполняют свои обязанности. Много добрых слов говорится о бригадах поездов «Россия», «Белоруссия», «Латвия», «Днепр». Автору этих строк пришлось недавно ехать в поезде «Донбасс», где образцово обслуживают пассажиров. И бригадир-механик А. Скавченко, как о самом собой разумеющимся, просто сказал:

— За те пять лет, что я здесь работаю, ни разу не пришлось составить акт ревизии о провозе в каком-либо вагоне безбилетников.



А ЗРИТЕЛИ ЖДУТ...

Небольшая круглая металлическая коробка и свернувшаяся в ней рулоном целлулоидная лента. Это — фильм или часть фильма. Тысячи крошечных кинокадров таят в себе удивительные рассказы о крупнейших общественно-политических событиях, о чудесах науки, техники, искусства, об удивительных путешествиях и исследованиях. Почти все, что накопило человечество в процессе своего познания природы и общества, можно узнать, следя за лентой, который, пройдя через эти кадры, достигает киноэкрана.

Известно, что Владимир Ильич Ленин придавал огромное значение киноаппарату как средству просвещения, популяризации и пропаганды научных знаний.

По свидетельству В. Д. Бонч-Бруевича, еще до Октябрьской революции Владимир Ильич, вспоминая о виденных им за границей географических, естественно-научных, производственных фильмах, высказывал мысль, что подобного рода картины, сопровождаемые лекциями, были бы в высшей степени полезны для широкого зрителя.

После революции В. И. Ленин неоднократно возвращался к этому вопросу. По его прямому распоряжению была снята серия пропагандистских фильмов о добыче торфа.

Заботы и нужды киноуниверситетов

Конечно, среди этих фильмов — произведения разного научного и педагогического уровня, разной степени глубины. Некоторые из них — это отсылки к главным вопросам «одиночества», рассчитанные на 10 минут экранного времени, — ближе к научной информации, чем к популярным знаниям. Они предназначены для показа в обычных кинотеатрах, служат дополнением к полноразмерным художественным фильмам. Но большинство средние и полноразмерные ленты, которые в яркой и доходчивой форме раскрывают те или иные научные проблемы, являются подлинными пропагандистскими знаниями. Эти ленты требуют особых условий для продвижения к зрителю.

Как свидетельствует многолетняя практика, демонстрация советских образовательных фильмов в обычных кинотеатрах на охладительных сеансах, без разъяснений и комментариев, не оправдывает себя. Их целесообразнее показывать на специальных сеансах аудиториям, интересующимся данной тематикой и заранее настроившимся на восприятие этих картин.

Изучением особенностей зрительских интересов и подбора подотвора идея создания народных киноуниверситетов «Знание».

Здесь были отведены 2 часа в неделю — в один из будних дней в наименее, как считается, рентабельные часы.

Цикл планировался на пять недель и включал в себя пять программ фильмов, объединенных общей тематикой. Абоненты (стоимость 50 копеек за весь цикл) распространялись по предприятиям, учреждениям, вузам, школам. К каждому абоненту прилагалась небольшая брошюра, содержащая краткое содержание программ, а также перечень литературы по теме.

Всего за пять лет было проведено 30 циклов — 150 программ, состоящих из нескольких сот научно-популярных и документальных фильмов и десятков классических художественных кинокартин.

Благодаря энергичной работе совета содействия и особенно его председателя писателя-киноаппаратиста Виктора Георгиевича Никифорова университет пользовался огромным успехом, многие программы — по просьбе педагогической общественности и комсомольских организаций района — повторялись в школах и других аудиториях.

Заботы и нужды киноуниверситетов

Здесь были отведены 2 часа в неделю — в один из будних дней в наименее, как считается, рентабельные часы.

Цикл планировался на пять недель и включал в себя пять программ фильмов, объединенных общей тематикой. Абоненты (стоимость 50 копеек за весь цикл) распространялись по предприятиям, учреждениям, вузам, школам. К каждому абоненту прилагалась небольшая брошюра, содержащая краткое содержание программ, а также перечень литературы по теме.

Всего за пять лет было проведено 30 циклов — 150 программ, состоящих из нескольких сот научно-популярных и документальных фильмов и десятков классических художественных кинокартин. Благодаря энергичной работе совета содействия и особенно его председателя писателя-киноаппаратиста Виктора Георгиевича Никифорова университет пользовался огромным успехом, многие программы — по просьбе педагогической общественности и комсомольских организаций района — повторялись в школах и других аудиториях.

К сожалению, идея киноуниверситетов недостаточно пропагандируется, а движение за их организацию предостаточно самотек. Так, например, ни в союзном, ни в республиканских комитетах пропаганды советского киноискусства нет ни одного человека, который бы отвечал за работу университетов.

Большое того, из-за недооценки этой формы работы московскими органами кинофикации киноуниверситет при кинотеатре «Искра» после смерти его создателя и руководителя В. Г. Никифорова прекратил свое существование. В трудном положении находится и университет, работавший до сих пор при Московском Доме кино.

Сигналы о незначительном отношении к киноуниверситетам «Знание» поступают и с нею.

«Одно время в Балашихе, — пишет в «Правду» читатель Балашихи, — был организован народный киноуниверситет. Если было бы желание и настойчивость у работников кинофикации, киноуниверситет сыграл бы в последние годы большую положительную роль, но дело заглохло».

Думается, что в киноуниверситетах «Знание» заинтересованы не только их зрители, но и создатели и документальные фильмы, не только киноуниверситеты, но и просветительские органы в просветительских и воспитательных целях, но и партийные, комсомольские, профсоюзные организации, общественность, творческие союзы.

Н. А. ЛЕБЕДЕВ.

Профессор, председатель совета по проблеме «Кино и зритель» Союза кинематографистов СССР.

